

KÖRNYEZETVÉDELME ÉS EMBERI JOGOK TALÁLKOZÁSA: A PRESTIGE-KATASZTRÓFA UTÓHULLÁMAI*

RAISZ ANIKÓ** –SERES ESZTER LILLA***

A jelen tanulmány egy olajtanker, a Prestige katasztrófája nyomán a környezetvédelem és az emberi jogok egy érdekes találkozási pontjára igyekszik rávilágítani, nevezetesen, hogy a környezetvédelmi érdekek bizonyos esetekben az emberi jogi követelmények háttérbe szorulásához vezethetnek. A Prestige kapitányának felelősségre vonása kapcsán mind a nemzeti bíróságok, mind az Emberi Jogok Európai Bírósága ezzel szembesültek.

Kulcsszavak: nemzetközi környezetvédelem, emberi jogok, olajkatasztrófa, Prestige, felelősségre vonás.

The present paper aims at pointing to an interesting meeting point of environmental protection and human rights, upon the catastrophe of an oil tanker, the Prestige, namely that environmental interests may – in some cases – prevail over human rights requirements. As to the liability of the Prestige's captain, both national courts and the European Court of Human Rights have faced this difficulty.

Keywords: international environmental protection, human rights, oil catastrophe, prestige, liability.

Napjainkban számos nemzetközi szervezet foglalkozik a tengerszennyezések megelőzésének, valamint a bekövetkezett szennyezések eltávolításának problémájával.¹ A hajókról származó olajszennyezések – azon belül mind a hajó működtetésével összefüggésben bekövetkezett szennyezések (*operational pollution*), mind pedig a katasztrófák (*accidental pollution*) – az emberiség s azon belül is többek között a tengeri kereskedelem számára az elmúlt ötven évben jelentős problémát okoztak. A folyamatos technológiai újításoknak köszönhető rohamos fejlődéssel azonban a szabályozás nagyon nehezen tudott lépést tartani – a „szupertankerek” megjelenésével a nemzetek közösségének folyamatosan új problémákkal kellett szembesülnie. Az első „szupertankerként” számon tartott hajó a *Torrey Canyon*

* A kutatómunka a Miskolci Egyetem stratégiai kutatási területén működő Fenntartható Természeti Erőforrás Gazdálkodás Kiválósági Központ keretében valósult meg.

** Dr. RAISZ ANIKÓ, PhD
egyetemi adjunktus
Miskolci Egyetem ÁJK, Nemzetközi Jogi Tanszék
3515 Miskolc-Egyetemváros
raiszaniko@yahoo.com

*** SERES ESZTER LILLA
egyetemi hallgató
Miskolci Egyetem ÁJK
3515 Miskolc-Egyetemváros
eszter.seres.92@gmail.com

¹ Például a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet, az ENSZ Környezetvédelmi Programja, a nem kormányzati szervek közül például a Comité Maritime International, az INTERTANKO (Független Tankertulajdonosok Nemzetközi Egyesülete), vagy az EMSA (Európai Tengeri Biztonság Hivatala).

volt,² amely utolsó útján a brit partoknál zátonyra futva olyan jelentős károkat³ okozott az Egyesült Királyság, valamint Franciaország partjainál, amely még a nemzetközi környezetjog fejlődésének, avagy inkább kialakulásának is egyik katalizátorává vált.⁴ A katasztrófa további érdekességét ugyanakkor az adja, hogy ebben az ügyben kevésbé vették figyelembe a hajó meghibásodásából származó lehetőséget, inkább a kapitány és a legénység felelősségének megállapítására összpontosítottak.⁵ Ezen a ponton pedig a környezetvédelem és az emberi jogok különleges aspektusban találkozik: az emberi jogokat itt nem környezetvédelmi érdekek érvényesülésére (is) használják, mint például az emberi jogi bíróságok,⁶ hanem éppen fordítva, a környezetvédelmi érdekek (büntetőjogi) érvényesítése ütközhet emberi jogi követelményekkel.

² Ved P. NANDA: The „Torrey Canyon” Disaster: Some Legal Aspects, *Denver Law Journal* 44 (1976) 400–425.; KARDOS András: Szennyezés vízben és víz mentén – A XXI. század problémái, in: RAISZ Anikó: *A nemzetközi környezetjog aktuális kihívásai*, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2012, 73–83.

³ A károk felmérése során megállapításra került, hogy a tengerbe ömlő körülbelül 80 000 tonna nyersolaj több mint 3,25 millió fontnyi kárt okozott.

⁴ Bővebben lásd Dinah SHELTON–Alexandre KISS: *Judicial handbook of environmental law*, Hertfordshire, United Nations Environmental Programme, 2005; KISS–SHELTON: *International Environmental Law*, Ardsley, NY, UNEP, Transnational Publishers, 2004; Alan BOYLE–Catherine REDGWELL–Patricia BIRNIE: *International Law and the Environment*, Oxford University Press, 2009; Daniel BODANSKY–Jutta BRUNNÉE–Ellen HEY (szerk.): *The Oxford Handbook of International Environmental Law*, Oxford University Press, New York, 2007.

⁵ Tormod RAFGARD: *Tankers, Big Oil and Pollution Liability*, 2012, 54., Forrás: <http://www.oilpollutionliability.com/> (2014.05.19.)

⁶ Lásd különösen SHELTON: The Environmental Jurisprudence of the European Court of Human Rights, 2003–2004, *The global community: yearbook of international law and jurisprudence* 1 (2004) 293–303.; SHELTON: Human Rights and the Environment: Jurisprudence of Human Rights Bodies, *Environmental policy and law* 32 (2002) 3–4, 158–167.; FODOR László: Az Emberi Jogok Európai Bíróságának ítélete a zajterhelés csökkentésére tett intézkedésekről és a bírósági eljárás időtartamáról. Az intézkedések következetes elégtelensége és az eljárás elhúzódása egyaránt megalapozza az állam felelősségét. *JeMa* 3 (2011) 86–92.; RAISZ Anikó: Az Emberi Jogok Európai Bíróságának ítélete a zajszennyezéssel összefüggő egyes emberi jogi kérdésekről: Sérti-e a rendszeres tűzijáték a magánélethez és a tulajdonhoz való jogot? *JeMa* 2 (2012) 64–68.; SZEMESI Sándor: Környezetvédelmi kérdések az Emberi Jogok Európai Bírósága gyakorlatában, in: RAISZ Anikó: *A nemzetközi környezetjog...*, 175–184.; MARINKÁS György: Az őslakosok jogainak megjelenése az Amerikaközi Rendszerben: az őslakosok joga ősi földjeikre, in: RAISZ: *A nemzetközi környezetjog...*, 108–117.; RAISZ Anikó: A nemzetközi környezetvédelmi bíráskodás jelene és jövője, in: *Collegium Doctorum Konferencia*, Miskolc, 2012. április 19. Miskolc, Bíbor Kiadó, 2013. Paper 37.; RAISZ Anikó: Gondolatok a nemzetközi környezetvédelmi bíráskodásról, *GÉP*, 6 (2012) 33–36. További kapcsolódási pontokról lásd SZILÁGYI János Ede: Környezetvédelem a Világkereskedelmi Szervezet jogában, in: SZILÁGYI János Ede (szerk.): *Környezetjog: Tanulmányok a környezetjogi gondolkodás köréből*, Novotni Alapítvány, Miskolc, 2010, 25–50.; SZILÁGYI János Ede: WTO-jog és környezetvédelem, in: BOBVOS Pál (szerk.): *Reformator iuris cooperandi*, Pólay Elemér Alapítvány, Szeged, 2009, 485–511. Lásd továbbá *Manual on Human Rights and the Environment – Principles Emerging from the Case-Law of the European Court of Human Rights*; Miniszteri Bizottság, 2005/186. függelék, 2005. december 16., CDDH, 61st meeting, Final Activity Report, 2. pont.

1. A hajókról származó olajszennyezések

A hajókról származó tengeri olajszennyezések tehát egyrészt a hajók üzemeltetésével összefüggésben, másrészt zátonyra futásuk, ütközésük vagy a hajótest sérüléseiből adódó egyéb problémák nyomán történhetnek. A nemzetközi jog az elmúlt évtizedekben reagálni kezdett e problémára, így született meg a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény és annak 1978-as jegyzőkönyve (MARPOL),⁷ valamint a kapcsolódó I. Melléklet, melyek mind az operatív kibocsátásokkal, mind pedig a katasztrófákkal kapcsolatban tartalmaznak rendelkezéseket. A katasztrófákkal kapcsolatban rendkívüli jelentőséggel bír a kettős fenékre (*double-hull*) vonatkozó követelmény bevezetése, amellyel a műszaki biztonságot szem előtt tartva műszaki számításokkal egy 1,1-szeres – lényegében 10%-os – túlbiztosítás mellett határozhatók meg a tankerek biztonságos működéséhez szükséges feltételek.⁸ A MARPOL szabályozásával kapcsolatban felmerült probléma, hogy hatálya csak az 1982 után tengerre bocsátott hajókra terjed ki; a tanulmányunk középpontjában álló *Prestige*-t azonban 1976-ban bocsátották tengerre, a progresszív szabályokat tartalmazó MARPOL hatálya így erre az olajszállítóra nem terjedt ki.⁹

A hajóval kapcsolatos másik probléma, hogy egy szívességi lobogó szerinti államban (*flag of convenience state*), a Bahama-szigeteken lajstromozták. Az 1982-es Montego Bay Tengerjogi Egyezmény (UNCLOS) erre vonatkozóan nem tartalmaz konkrét rendelkezést, hanem *mutatis mutandis* a lobogó szerinti államok szabályait kell alkalmazni, amely alapján az állam és a hajó között egy „valóságos kapcsolatnak kell fennállnia”.¹⁰ A legnagyobb probléma e területen, hogy a hajók lajstromozása egy olyan államban történik meg, amelynek nem állampolgára a hajó tulajdonosa; az állam lajstromozási feltételeinek könnyen meg lehet felelni; a hajókra kivetett adókat az állam nem emeli, vagy alacsonyak; az államnak nincs joghatósága a nemzetközi szabályok kikényszerítésére, valamint a hajók legénysége is bármilyen állampolgár lehet.¹¹ Mivel a hajóknak az „átlagos” lobogó szerinti államokhoz képest sokkal alacsonyabb standardoknak kell megfelelniük, így ezeknél a hajóknál nagyobb esély van egy katasztrófa bekövetkezésére – mint ahogy az nagyon sok esetben be is következett.

Nagyon sok esetben problémaként merült fel a szabályozás hiánya, illetve a késői szabályozás, mivel egy-egy nemzetközi szerződést csak egy nagyobb katasztrófa során felmerült problémák alapján próbált a nemzetközi jog kiküszöbölni: a legtöbb olajszennyezéssel kapcsolatos egyezmény ezért – a nemzetközi környezetvédelem területén sajnos tipikusan – egy-egy katasztrófa „eredményeként” jött létre. A szabályozás folyamatos fejlesztése mindazonáltal pozitív eredményeket is hozott: 2000 után egészen napjainkig a hajókatasztrófák

⁷ Az egyezményhez 1978-ban csatoltak egy jegyzőkönyvet, amelyek végül 1983-ban együtt léptek hatályba. Magyarország a 2001. évi X. törvénnyel hirdette ki a MARPOL-t.

⁸ MARPOL, I. Melléklet, 13F. szabály.

⁹ Ship Structure Committee: Case Study on Prestige: Complete hull failure in a single-hull tanker, http://www.shipstructure.org/case_studies/Prestige.pdf (2014.05.19.)

¹⁰ UNCLOS 91. cikk; az *M/V Saiga* ügyben a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság álláspontja szerint az Egyezmény célja egy olyan „egyedi kapcsolat megteremtése a hajó és a lobogó szerinti állam között, amely a lobogó szerinti állam kötelezettségei hatékonyabb végrehajtásának elősegítésére szolgál és nem pedig egy olyan követelményrendszer létrehozására, amely egy másik állam számára megtámadhatósági alapot szolgáltat.” ITLOS, *M/V Saiga* ügy, Saint Vincent és Grenadine v. Guinea, ITLOS, No. 2, 1999. július 1., para. 62–66.

¹¹ Esko ANTOLA: The Flag of Convenience System: Freedom of the Seas for Big Capital, *Instant Research on Peace and Violence* 4 (1974) 4, 195–205.

száma az IMO által alkalmazott szigorú szabályozásnak köszönhetően csökkenő tendenciát mutat, valamint a GESAMP tanulmánya alapján a kibocsátás mértéke az 1990-es évek elejére jelentősen lecsökkent;¹² ám az olajszennyezések által okozott problémákat nem sikerült teljes mértékben kiküszöbölni.

2. A felelősségre vonásra vonatkozó szabályok

A nemzetközi tengerjogi egyezmények, mint a MARPOL és a UNCLOS által nyújtott védelem nem elégséges – e rendelkezéseket egyébként az előzetes letartóztatás során gyakran meg is szegik.¹³ A MARPOL 11. szabálya tartalmazza azon rendelkezéseket, amelyek kivételt képeznek az olaj tengerbe bocsátása (9. szabály), valamint a különleges körzetekben üzemeltetett hajókról származó olajszennyezés megelőzése (10. szabály) alól. Eszerint a hajót vagy a berendezést ért kár esetén az olajnak a tengerbe való kiürítésére nem kell alkalmazni a kibocsátási szabályokat, feltéve, hogy minden ésszerű óvintézkedést megtettek a káreset bekövetkezése, megakadályozása vagy minimálisra csökkentése érdekében és a tulajdonos vagy hajóparancsnok nem azzal a szándékkal cselekedett, hogy kárt okozzon, vagy nem gondatlanul és abban a tudatban járt el, hogy valószínűleg káreset következik be.

A Tengerjogi Egyezmény 230. cikke szerint a nemzeti törvényeknek és rendelkezéseknek vagy a nemzetközi szabályoknak idegen hajó által a parti tenger határain túl történő megsértése esetében csak pénzbírságot lehet kiszabni, valamint a parti tengeren történő megsértése esetén is csak pénzbírságot lehet kiszabni, kivéve a parti tengeren elkövetett szándékos és súlyos szennyezési cselekményeket.

Emellett a Tengerjogi Egyezmény 220. cikke kimondja, hogy ha egy állam kizárólagos gazdasági övezetében hajózó hajó megsérti a hajókról származó szennyezés megelőzésére, csökkentésére vagy ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi követelményeket vagy egy adott állam e követelményeket érvényre juttató jogszabályait, akkor az érintett állam a jogsértés megállapítása céljából minden szükséges információt megkövetelhet, amelyek objektív bizonyítékként szolgálhatnak a jogsértő cselekmény elkövetésére. Abban az esetben, ha e jogsértő cselekmények az adott állam partvonalának, az állam érdekeinek vagy a kizárólagos gazdasági övezetben található ásványforrások lényeges károsodását vagy ennek veszélyét okozó kibocsátást eredményezte, az érintett állam eljárást kezdeményezhet, ami a hajóknak az állam törvényeivel összhangban történő visszatartását is jelentheti. Az Egyezmény 221. cikke biztosítja a parti államoknak, hogy a parti tengerükön vagy annak határain túl a tényleges vagy fenyegető károkozással arányban álló intézkedéseket tegyenek abból a célból, hogy a tengeri balesetet követő és jelentős káros hatásokkal járó szennyezéstől vagy annak veszélyétől vagy a balesettel kapcsolatos cselekményektől megvédjék a partvonalukat vagy az ahhoz kapcsolódó érdekeiket.

3. A Prestige-baleset és következményei

2002-ben egy újabb baleset következett be; ebben az esetben a *Prestige*, egy Libériában bejegyzett görög cég tulajdonában álló tanker süllyedt el 77 000 tonnányi fűtőolaj-rakományával, a parti tenger 12 mérföldes határán túl, de még a 200 mérföldes kizárólagos

¹² GESAMP: Impact of Oil and Related Chemicals on the Marine Environment, Reports and Studies no. 50, London, 1993, 25–27.

¹³ Birgitta HED: Criminalisation of seafarers – will this contribute to improving, *The Swedish Club*, 1 (2005) 12–15.

gazdasági övezet területén – a parttól körülbelül 28 mérföldre. A hajó Spanyolország északnyugati partjainál viharba került, és a mostoha körülmények következtében a hajó egyik tartálya megrepedt. Miután a kapitány a problémát jelezte a spanyol hatóságoknak, azok megtagadták a hajó kikötését. Az engedély megtagadása után a kapitány a portugál és francia hatóságoktól is megpróbált segítséget kérni, de ők sem voltak hajlandóak együttműködni. A késedelem következtében – és mivel a sérült hajó ekkor már órák óta a viharos tengeren hánykolódott – a tanker oldalából kiszakadó törzsrész miatt elkezdett süllyedni, majd pár óra múlva kettétört. A hajó kapitányát a nem megfelelő együttműködés és környeztkárosítás vádjával őrizetbe vették,¹⁴ de emlékeztetnünk kell arra, hogy a parti államok sem teljesítették együttműködési kötelezettségüket, miután a segítségnyújtást mind visszautasították. Az első becslések alapján a szennyezés mértéke elérte az *Exxon Valdez* balesete során bekövetkezett károkat; a kártérítés iránti perben „nagyfokú hanyagság” okán¹⁵ Spanyolország eredetileg 700 millió dollárt követelt.¹⁶ A baleset következtében veszélybe kerültek a területen élő cápa- és madárfajok, valamint a Galícia tartományának partjait elérő, nagy kiterjedésű olajfolt miatt fel kellett függeszteni a parti halászatot is, emiatt pedig a halászok csődbe mentek.

Az eset emellett a tengeri hajózási ágazat számára elkeserítő következményekkel is együtt járt,¹⁷ miután 2009-ben az Emberi Jogok Európai Bírósága (EJEB) kimondta, hogy a kapitány 2002-es letartóztatása, 83 napos őrizetbe vétele, valamint a 3 000 000 eurónak megfelelő összegű óvadék letételéhez kötött szabaddalra bocsátásának feltétele nem eredményezte az Emberi Jogok Európa Egyezménye 5. cikke 3. bekezdésének sérelmét.¹⁸

Mangourast a spanyol nyomozati bíró a Spanyol Büntetőtörvénykönyv (*Código Penal*) 325. és 556. cikke alapján vette őrizetbe, és állapította meg a 3 000 000 eurós óvadékot. (Mangouras egyébiránt a későbbiekben kérte az óvadék mértékének csökkentését – 60 000 euróra –, ám a Corunna tartománybeli nyomozati bíró a kérést elutasította.) A 325. cikk szabályozza a természeti erőforrások és környezet elleni bűncselekményeket, és amely szerint „aki, a környezet védelmére vonatkozó általános jogszabályokat és más rendelkezéseket megsértve közvetve vagy közvetlenül ... kiömlést okoz ... a tengeren – ide értve a nyílt tengert is –, amely súlyosan károsíthatja a természeti rendszerek egyensúlyát, kettőtől öt évig terjedő börtönbüntetéssel büntetendő.” Emellett az 556. cikk kimondja, hogy „aki ellenáll vagy ellentmond a hatóságoknak vagy tisztviselőinek kötelességük teljesítése során ... szabadságvesztéssel büntetendő”. A nyomozati bíró úgy vélte, e tényállás teljesül, mivel Mangouras több mint három óráig nem működött együtt, és nem teljesítette a spanyol parti őrseg utasítását – miszerint a sérült hajót minél távolabb kellett volna elvezetni a par-

¹⁴ VARGA Miklós: Tankerbalesetek a tengeren, 232. Forrás: http://www.publikon.hu/application/essay/536_1.pdf (2014.06.15.)

¹⁵ RAFGARD: *Tankers. Big Oil and Pollution Liability*, 306–307.

¹⁶ Az eltakarítás költségei miatt a követelés összegét később felemelték 2,5 milliárd dollárra.

¹⁷ Az ügy nem csak az alapjogok szempontjából volt lényeges, hanem a hajók állapotának kikötő szerinti állam általi vizsgálata miatt is. Az ügyben felmerült a kérdés, hogy a Párizsi egyetértési emlékirat (Paris MOU) szerint az Európában kikötő hajókat rendszeresen felül kell vizsgálni és állapotuk, valamint a hajón található körülmények alapján kategorizálni kell őket. A vizsgálatok hiányát a nemzetközi szerződést ratifikáló országokban maga a *Prestige* esete is bizonyította, mivel annak ellenére, hogy az több európai kikötőben is tartózkodott, az utolsó tizenkét hónapban sehol sem vették vizsgálat alá a hajót. Ld.: UNCTAD titkárnak jelentése: *Review of Maritime Transport*, 2003, 41.

¹⁸ EJEB, Mangouras kontra Spanyolország ügy (GC), merits, 2010. szeptember 28., 93. pont.

toktól a nyílt tenger felé.¹⁹ Mangouras a hajó sérülésének észlelésekor a spanyol parti őrsegtől menedékhely biztosítását kérte,²⁰ amely kérést a parti őrseg folyamatosan megtagadta.

Napjainkban egyébként nagyon gyakran előfordul, hogy a *force majeure* esetén megsérült olajszállító elsüllyedése esetén a kapitányra bűnözőként tekintenek.²¹ Ráadásul a legtöbb esetben a hajó idegen állam joghatósága alá tartozó vizeken vagy a nyílt tengeren süllyed el, s így a kapitányt idegen jogrendszerrel szembesül. A szakirodalom nagyon gyakran utal hasonló helyzetekre – több, a Mangouras esetéhez hasonló katasztrófánál is²² –, mint a „tengerjárók bűnbakká tételére”.²³

Mangouras letartóztatása után több ízben is fellebbezett az óvadék mérséklése érdekében, amely kérelmét folyamatosan elutasították. Végül a Spanyol Alkotmánybírósághoz *amparo*²⁴ iránti kérelmet nyújtott be a spanyol Alkotmány 17. cikke alapján.²⁵ Mangouras azonban nem az előzetes letartóztatása ellen nyújtotta be kérelmét, hanem az óvadék – anyagi körülményeire való tekintettel – túlzott és aránytalan mértéke²⁶ ellen folyamodott jogorvoslatához, amely lehetetlenné tette szabadlábra helyezésének lehetőségét.²⁷

Végül az ügy 2009-ben került az Emberi Jogok Európai Bírósága elé, ahol először a héttagú kamara határozott az ügyben. A spanyol kormány érvelése alapján az óvadék mértéke elsősorban az egyén tárgyaláson való jelenlétét volt hivatott biztosítani – az alacsonyabb összegben megállapított óvadék a spanyol kormány álláspontja szerint nem eredményezett volna hasonló kimenetelt.²⁸ Mangouras az Emberi Jogok Európai Egyezménye 5. cikk 3. bekezdésének sérelmére hivatkozott, mely szerint minden letartóztatott vagy őrizetbe vett személynek joga van arra, hogy ésszerű időhatáron belül tárgyalást tartsanak ügyében, vagy

¹⁹ EJEB, Mangouras kontra Spanyolország ügy, 2010, 17. pont.

²⁰ Az ügy egyébként nem csak környezetjogi és részben emberi jogi kérdéseket vetett fel, hanem a menedékhelyek biztosítása kapcsán az IMO részéről is közbelépést igényelt, miután 2003-ban elfogadta az A.949(23) számú határozatát. A határozat 1.3. pontja kimondja, hogy egy balesetet szenvedett hajónál a legcélszerűbb megoldás a károkozás és szennyezés megelőzése érdekében a szállítmány által előidézett teher csökkentése a hajó állapota romlásának elkerülése érdekében, amelyet legcélszerűbben a menedékhelyeken lehet teljesíteni. Az, hogy egy parti állam vonakodva hajlandó menedékhelyet nyújtani egy sérült hajónak, a potenciális környezeti károsodásra vezethető vissza. Azonban nagyon sok esetben a hajó nyílt tengeren történő mentése sokkal nehezebb és kevésbé hatékony, mivel az továbbra is ki lesz téve a természeti erőknél, ezzel növelve a hajó állapotának romlását, mindezzel sokkal nagyobb természeti károkat okozva.

²¹ P. K. MUKHERJEE: Criminalisation and unfair treatment: the seafarer's perspective, *Journal of International Maritime Law* 12 (2006) 325–336.

²² Például hasonlóan a Hebei Spirit vagy Tasman Spirit eseteihez.

²³ MUKHERJEE: i. m. 330.

²⁴ Az *amparo* iránti kérelem az újlatin országokban alkalmazott eljárás egy jogorvoslat igénybevételét jelenti, amely nem csak az egyén szabadságát és szabad mozgását, hanem más alapjogokat is véd. Ld.: P. P. CAMARGO: The Right to „Judicial” Protection: Amparo and Other Latin American Remedies for the Protection of Human Rights, *Lawyer of the Americas* 3 (1971) 191–201.

²⁵ A 17. cikk kimondja, hogy minden személynek joga van a szabadsághoz és biztonsághoz, amelytől senkit sem lehet megfosztani, kivéve az e cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően és jogszabályban meghatározott módon.

²⁶ A spanyol Alkotmány 45. cikk 3. pontja kimondja, hogy azon személy ellen, aki megsérti a környezet védelmére vonatkozó kötelességét, a jog által meghatározott büntetőjogi, vagy közigazgatási szankciókat lehet kiszabni, valamint kötelesek az okozott kár helyrehozatalára.

²⁷ EJEB, Mangouras kontra Spanyolország, ítélet, 2009. január 8., 16. pont.

²⁸ EJEB, Mangouras kontra Spanyolország, 2009, 25. pont.

a tárgyalásig szabadlábba helyezték. A héttagú kamara elismerte, hogy a hárommillió eurónyi összegben megállapított óvadék túlzottan magas volt, azonban ezt az összeget a tanker tulajdonosának biztosítója ki is fizette (Londoni Gőzhajó Tulajdonosok Kölcsönös Biztosító Egyesülete), ezért Mangouras vissza is térhetett Görögországba, így az EJEB kimondta, hogy az Egyezmény hivatkozott cikkét a spanyol hatóságok nem sértették meg. Az ügygel kapcsolatban azonban problémaként ki kell emelni, hogy a Bíróság joggyakorlatában még nem volt példa hasonló esetre, a felek által hivatkozott joggyakorlat (*Neumeister kontra Ausztria*, 1968 és *Iwanczuk kontra Lengyelország*, 2001) ténybeli körülményei nem voltak hasonlóak Mangouras esetéhez, ezért a Bíróság első fokon – a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság (ITLOS) joggyakorlatának figyelembevételével – leginkább a spanyol hatóságok megállapításaira hagyatkozva határozott.

Az ITLOS²⁹ ugyanakkor a visszatartott hajók esetén a Tengerjogi Egyezmény 73. és 292. cikkét együtt olvasva határoz. A 73. cikk szerint zár alá vétel esetén a megfelelő óvadék vagy más biztosíték letétele után a zár alá vett hajókat és azok személyzetét azonnal szabadon kell bocsátani. Továbbá a 292. cikk szerint, ha egy állam hatósága visszatart egy másik állam lobogója alatt hajózó hajót, és az utóbbi állam állítása szerint a visszatartó állam nem tett eleget a Tengerjogi Egyezménynek, a hajó vagy személyzete méltányos óvadék vagy más pénzügyi biztosíték nyújtása ellenében történő szabadon engedésére vonatkozó rendelkezéseinek, akkor a szabadon engedés kérdése a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság elé terjeszthető. Az ITLOS joggyakorlatát tekintve az esetek nagy része a haladéktalan szabadon engedéshez kapcsolódik: így például az *M/V Saiga*, a *Camouco*,³⁰ a *Monte Confuro*³¹ és a *Grand Prince*³² ügyei is. Azonban ezen ügyek tényállása alapján az ITLOS-nak eddig többnyire egy halászhajó vagy annak a legénysége visszatartásának ügyében kellett határoznia, nem pedig egy olajkatasztrófa következtében őrizetbe vett kapitány ügyében.

Az ügy végül a Nagykamarához került, amely indoklása szerint a hatóságoknak az óvadék mértékének meghatározásánál megfelelő gondossággal kell eljárniuk annak érdekében, hogy eldöntsék, nélkülözhetetlen-e a terhelt további fogvatartása.³³ Ebben az esetben a nemzeti bíróság a Nagykamara indoklása szerint Mangouras – mint a Prestige kapitánya – szakmai körülményeit megfelelően figyelembe véve volt szükség a bíróság előtti megjelenésére.³⁴ A Bíróság tehát megállapította, hogy a hajó kapitányának fogvatartása jogszerű volt, és a spanyol hatóságok nem sértették a kapitány személyes szabadsághoz való jogát.³⁵ Az ügy további érdekessége, hogy a 17 fős nagykamarából hét bíró nem értett egyet a döntéssel; állításuk szerint a megállapított óvadék összege egyértelműen meghaladta Mangouras anyagi körülményeit – melyet a nyomozati bíró nem is vett megfelelően figyelembe –, ezért a Prestige kapitányát 83 napig tartották fogva. Összegezve, a Nagykamara az ítéletben nagymértékben a spanyol hatóságok érvelésére támaszkodva a Spanyolország területén bekövetkezett környezeti katasztrófára, annak gazdasági hatásaira, valamint a ka-

²⁹ Bővebben lásd Alan BOYLE: The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea. *The International Journal of Marine and Coastal Law* 22 (2007) 3.

³⁰ ITLOS, *Camouco*, Panama kontra Franciaország, No. 5, 2000. február 7.

³¹ ITLOS, *Monte Corfuro*, Seychelles kontra Franciaország, No. 6., 2000. december 18.

³² ITLOS, *Grand Prince*, Belize kontra Franciaország, No. 8, 2001. április 20.

³³ EJEB, *Mangouras kontra Spanyolország* ügy, 2010, 82–83. pont.

³⁴ EJEB, *Mangouras kontra Spanyolország* ügy, 2010, 85. pont.

³⁵ A hajó kapitányát, főgépészét és a spanyol kereskedelmi flotta igazgatóját 2013-ban végül felmentették. <http://hu.euronews.com/2013/11/13/felmentettek-a-prestige-vadlottjait/> (2013. 11. 15.)

tasztrófa által kialakult pánikra helyezte a hangsúlyt, emiatt sokkal kevésbé figyelembe véve a kapitány személyi körülményeit és helyzetét.

Összehasonlítva az *Exxon Valdez*³⁶ és a *Prestige* esetét, megállapítható, hogy a két kapitány magatartása meglehetősen „eltérő megítélés” alá esett. Az *Exxon Valdez* esetén Joseph Hazelwood kapitány a baleset bekövetkeztekor alkoholos befolyásoltság alatt állt. Annak ellenére, hogy a legénység tagadta a kapitány alkoholfogyasztását, a katasztrófa bekövetkezése után 10 órával végzett véralkohol-vizsgálat szerinti véralkoholszint 50%-kal a megengedett 0,01 ezrelékes határ fölött volt.³⁷ A fellebbviteli bíróság a kapitányt „hanyag olajkibocsátás” miatt ítélte el, miközben 1 millió dolláros óvadékot állapítottak meg szabadon bocsátásához.³⁸ Hazelwoodot végül összesen 50 000 dollár megfizetésére és 1000 óra közmunkára ítélték, továbbá hajókapitányi engedélyét sem vonták be. Azonban Hazelwood esete is egy példa lehet az eljárások egyoldalúságára, mivel a parti őrség radarjai sem észlelték megfelelően – valamint a parti őrség sem követte nyomon – a hajó útvonalát, amely eltért a megadottól. Mivel e tényeket később nem vették figyelembe, hanem csak Hazelwood felelősségére koncentráltak, így a parti őrség emberei ellen nem indítottak eljárást.³⁹

Ehhez képest a *Prestige* kapitányát, Apostolos Mangourast a tanker balesete után a barcelonai rendőrség letartóztatta, és összesen 3 millió eurós óvadék megfizetése ellenében volt szabadlábra helyezhető – még az ehhez hasonló esetekben sem került soha ilyen horribilis összeg megállapításra. A Mangouras érdekében előterjesztett számtalan kérelem esetében – emlékeztetve Hazelwood esetére – a bíróság még az óvadék mértékét sem volt hajlandó csökkenteni.⁴⁰ A hajó balesetekor Mangouras 67 éves volt, és több mint 40 éve a tengeren szolgált. A *Prestige* esetében a kapitány hiába kért segítséget Spanyolországtól, Portugáliától és Franciaországtól egyaránt, egyik állam sem biztosított menedéket egy tengeri viharban hanykolódó, sérült olajszállító számára. Bár a hajó kapitánya egy ilyen helyzetben elvárható magatartást tanúsított, és megtett mindent a hajó, a legénység és a szállítmány biztonsága érdekében, ennek ellenére több mint két évet töltött börtönben a büntetőeljárás lefolytatása alatt.

Az eljárást 2002-ben Mangouras – valamint a hajó főmérnöke és a spanyol tengeri kereskedelmi hivatal korábbi vezetője – ellen környezetkárosítás büntettéért indították meg, de végül 2013 novemberében a környezetkárosítás vádja alól felmentették őket. A hajó kapitányának felelősségét a fellebbviteli bíróság az eljáró spanyol hatóságok utasításainak megtagadásáért mégis megállapította, ezért 9 hónap börtönbüntetésre ítélték.⁴¹ A büntetést egyébként korára és büntetlen előéletére tekintettel nem hajthatják végre. A bíróság ki-

³⁶ Az *Exxon Valdez* 1989-ben süllyedt el Alaszka közelében, ahol körülbelül 250 000 tonna nyersolaj ömlött a tengerbe a baleset következtében. Az esetet még a mai napig a legnagyobb olajkatasztrófák között tartják számon, amely nem csak nemzeti szinten, hanem nemzetközi szinten is lendületet adott a katasztrófák során alkalmazandó szabályok elmélyítésére. Ennek eredményeként az IMO 1990-ben elfogadta az olajszennyezéssel kapcsolatos készséggel, reagálással és együttműködéssel foglalkozó nemzetközi egyezményt (OPPRC), ezáltal meghatározva a vészhelyzeti terv készítésének és a jelentés tételének kötelezettségét.

³⁷ RAFGARD: *Tankers. Big Oil and Pollution Liability*, 197.

³⁸ Alaszakai Legfelsőbb Bíróság, *Alaszka v. Joseph Hazelwood*, 1993. március 12., 866 P d2 827.

³⁹ Michael G. CHALOS: Should I Go Down with the Ship, or Should I Rot in Jail – A Modern Master's Dilemma, *Maritime Studies* 132 (2003) 1–11.

⁴⁰ RAFGARD: 314.

⁴¹ <http://www.maritime-executive.com/article/INTERTANKO-Mixed-Reactions-to-Spain's-Capt-Mangouras-Judgements-2013-11-15/> (2013. 11. 18.)

mondta, hogy „senki sem tudta, mi okozhatta a problémát, vagy mi lehetett volna a keletkezett vészhelyzetre a megfelelő reakció, valamint a hajó szerkezeti hibáját sem tagadhatja le senki.”⁴² Mivel a vádlottak szándékosan nem akarták elsüllyeszteni a hajót és nem is tudtak a hajó hiányosságáról, ezért felelősségük környezetkárosításért nem volt megállapítható. A bíróság továbbá kimondta, hogy a spanyol hatóságok megfelelően jártak el a hajó partok közeléből, a nyílt tenger felé történő irányításával. A 11 évig húzódó ügyben több mint 130 tanút hallgattak meg, és körülbelül 100 szakértő, valamint 70 jogász véleményét kérték ki az ügyben.⁴³ Időközben Spanyolország fellépett még az Amerikai Hajózási Hivatallal (American Bureau of Shipping, ABS) szemben is,⁴⁴ amely nonprofit szervezet a *Prestige* tengerre bocsátása után ötévente ellenőrizte a hajó állapotát, szerkezeti épségét. A Hivatal legutolsó alkalommal 2001-ben vizsgálta meg a *Prestige*-t, további öt évre kiállítva az olajszállító hajózásra alkalmassági tanúsítványát. Spanyolország állítása szerint a Hivatal köteles kártérítést fizetni számára, mivel a tanúsítvány kiállításával a „tengeri biztonsági láncolatban” részt véve a Hivatal felelőssége is fennáll a katasztrófáért.⁴⁵ Azonban megfelelő bizonyíték hiányában a bíróság elutasította Spanyolország kérelmét.

A *Prestige* esetét követően a tankerbalesetek száma csökkenő tendenciát mutat,⁴⁶ ám a pozitív eredmények ellenére a balesetekkel még napjainkban is számolnunk kell.

4. Befejező gondolatok

A nemzetközi környezetvédelem a nemzetközi jog egyik legújabb területe; az emberi jogok területe viszont mára – bár folyamatosan fejlődik – kialakultnak tekinthető. A két terület számos ponton találkozik egymással, egyik legkomplexebb ezek közül talán a fenti tanulmányban röviden bemutatott kapcsolat, amikor környezetvédelem, büntetőjog és emberi jogok találkoznak egyetlen eset kapcsán, és a különböző érdekek bizonyos pontokon keményen egymásnak feszülnek.

Mangouras kapitány és a *Prestige* esete kiváló példája annak, hogy ritka a fekete-fehér ügy; a felelősség megállapítása kapcsán talán csak egyetlen dolog bizonyos: az nem lehet egyetlen emberé. A lajstromozási, működtetési szabályoktól, illetve gyakorlattól kezdve a katasztrófhelyzet kezeléséig megannyi személyi (és közösségi) felelősség felvethető. Ha csak a végső fázisra összpontosítunk, kérdésessé válik, valóban az egyetlen helyes utasítás volt-e a parti őrségé, amely a nemzetközi szabályok mezsgyéjén lavírozva a parti tenger

⁴² Aud. Provincial Seccion N.1. A Coruna, procedimiento abreviado 0000038/2011, Sentencia, 2013.11.15.

⁴³ Charles R. Cushing mint az ügyben meghallgatott szakértő elmondása szerint a hajó állapota nem volt összefüggésbe hozható a legénység cselekményeivel, mivel a hajó szerkezeti karbantartása nem volt megfelelő, ezért ebben az esetben felmerült annak a lehetősége is, hogy a mérések manipulálásával próbálták meg elérni, hogy a tankert hajózásra alkalmasnak minősítsék.

⁴⁴ Egyesült Államok Fellebbviteli Bírósága, második kerület, Renio de Espana kontra American Bureau of Shipping, 2012. augusztus 29.

⁴⁵ Renio de Espana kontra ABS, 3.

⁴⁶ <http://www.black-tides.com/uk/source/oil-tanker-accidents/number-accidents-spills.php> (2013. 11. 08.). A legutolsó, 2004-es adatok alapján addig eltelt 4 év alatt 4 katasztrófa következett be. Az azóta eltelt idő alatt pedig mindössze 7 katasztrófa következett be. Összehasonlításképp a '70-es években 25 tankerbaleset következett be. 2004 után a következő nagy „katasztrófahullám” 2007-ben volt, amikor három tanker (*COSCO Busan*, *Volgoneft*, *Hebei Spirit*) balesete következtében körülbelül 31 000 tonna olaj ömlött a tengerbe.

tehermentesítését részesítette előnyben, valószínűsítve, hogy távolabbi övezetekben a szennyezés és károsodás mértéke viszont horribilis lesz.

Mangouras kapitány – aki valóban ellenszegült a parti őrségnek – felelőssége kapcsán azonban felmerül a kérdés: vajon nem a hajó kapitánya van-e a lehető legjobb helyzetben ahhoz, hogy megállapítsa a katasztrófa mértékét és a bekövetkezés ütemét, azaz nem ő-e az, aki a legjobban meg tudja becsülni, hogyan csökkenthető a kár? Mert ha ezt elfogadjuk, az egyezmények értelmében vett utasítás-megtagadást a nemzetközi büntetőjogban háborús és emberiség elleni bűncselekmények kapcsán már ismert fordulat alapján kellene vizsgálnunk, azaz hogy a parancs megtagadása időnként egy magasabb jó érdekében nemhogy megengedett, de egyenesen kötelező.

Mindazonáltal a Prestige-ügy e kérdés megválaszolására nem ad teljes mértékben lehetőséget, a kapitány ugyanis az ellene lefolytatott büntetőeljárásnak csupán egy apró szegmensét, az óvadék kérdését terjesztette a strasbourgi fórum elé. Itt pedig kristálytisztá: vádlotti jogok – környezeti büntetőjog összeütközéséről van szó, amely, ne feledjük, környezetvédelmi érdekekre hivatkozással a vádlott – egyébiránt Strasbourgban meglehetősen széleskörűen értelmezett – jogainak csorbulásával végződött. Hogy a baleset után több mint egy évtizeddel a spanyol eljárás is befejeződött, e képen nem sokat változtat. Egyik szemünk nevethet, hiszen a környezetvédelmi érdekek saját jogon legitimitást nyertek az emberi jogi eljárásokban, másrészt viszont várható azon hangok felerősödése is, amelyek a környezetvédelem – más érdekeket letaszító – terjedésétől tartanak. Egy biztos: a tengeri olajszennyezések megakadályozása érdekében a szereplők közötti szorosabb együttműködés az egyetlen lehetőség.